SOLL DIE OSTBAHN VON KÜSTRIN NACH BERLIN DIREKT, ODER ÜBER...

Digitized by Google

Digitized by Google

Seit einigen Monaten scheint der Entschluß des baldigen Ausbaues der Ostbahn von Kreuz nach Küstrin, sammt einer von letzterer Stadt herzustellenden Verbindung nach Berlin, in Ausführung des Eisenbahn-Netzes von 1842, gereift zu sein. Es knüpft sich daran die Frage: wird die Bahn direkt von Küstrin nach Berlin geleitet werden, und in dieser Hauptstadt einen eigenen Bahnhof erhalten? Oder wird man dieselbe von Küstrin auf Frankfurt richten, um sie dort in die Niederschlesisch-Märkische Bahn fallen zu lassen?

Diese Frage scheint bereits im Voraus durch die Denkschrift beantwortet zu sein, welche von den Ministern von der Heydt und von Rabe unterzeichnet, und vom 29sten August 1849 datirt, bei Gelegenheit der Berathung des Gesetzes vom 7ten December 1849, über den Bau der Ostbahn von Kreuz nach Königsberg, an die Mitglieder beider Kammern vertheilt wurde, und die Nummer 132 der Drucksachen der zweiten Kammer aus jener Session trägt.

Es heißt nämlich in der gedachten Druckschrift, Seite 6 und 7 wörtlich:

Was zunächst die Ostbahn betrifft, so bleibt Folgendes zu bemerken:

„Die vollkommenste Ausführung der Ostbahn würde „darin bestehen, unmittelbar von Berlin über Küstrin „und Landsberg a. W., Driesen, Bromberg, Dirschau,

„Elbing und Braunsberg nach Königsberg, mit einer „Zweigbahn von Dirschau nach Danzig, zu bauen und „außerdem Frankfurt mit Küstrin zu verbinden. Bei „diesem Projekt würden im Ganzen 91,87 Meilen zu „bauen sein, indem nach Inhalt der beiliegenden Ueber„sicht von den Kosten und Längen der Ostbahn, die „Länge der Bahn von Berlin bis Königsberg 83,44, der „Zweigbahn von Dirschau nach Danzig 4,43, der Zweig„bahn von Küstrin nach Frankfurt 4 Meilen beträgt. „Dieses Projekt bewerkstelligt die Verbindung der Haupt„stadt des Landes mit der Provinz Preußen auf dem „kürzesten Wege, schließt die wohlhabenden und „fruchtbaren Oder-, Warthe- und Netzethäler (bei Kü„strin, Landsberg, Driesen u. s. w.) für die Hauptstadt „des Landes und die Provinz Preußen auf, und ver„bindet Frankfurt ohne Umweg mit den östlichen Landes„theilen. Dazu kommt, daß gerade die Bahnstrecke Ber„lin-Driesen, weil sie der Hauptstadt am nächsten liegt „und einen fruchtbaren Landstrich durchläuft, am einträg„lichsten sein würde."

„Eine Modifikation dieses Projektes besteht darin, „unter Benutzung der 10,79 Meilen langen Berlin„Frankfurter Bahn, von Frankfurt ab über Küstrin und „Landsberg nach dem Kreuzpunkte bei Driesen zu bauen, „wobei die ganze Eisenbahn-Verbindung von Berlin nach „Königsberg eine Länge von 86,28, diejenige von Ber„lin nach Danzig eine Länge von 69,17 Meilen haben, „also gegen die direkte Linie einen Umweg von 2,84 „Meilen bedingen würde. Es wären dabei gegen das „erstgedachte Projekt zwar 7,95 Meilen, (nämlich statt „Berlin-Küstrin nur Frankfurt-Küstrin) mit einer Min-

Digitized by Google

„derausgabe von 1,174,326 Thlr. weniger zu bauen;
„es würde aber alsdann, abgesehen von dem
„Umwege für den Verkehr mit der Hauptstadt,
„die Gegend zwischen Berlin und Küstrin nicht
„aufgeschlossen und der Berlin-Frankfurter
„Bahnstrecke der ganze Preußische Verkehr
„zugewiesen werden, der mit der erforderli-
„chen Regelmäßigkeit, Ordnung und Sicher-
„heit nicht wohl zu bewältigen sein dürfte."

Als die ministerielle Denkschrift vom 29sten August 1849 entworfen wurde, war noch keine Rede von der seitdem in Angriff genommenen großen Russischen Westbahn, deren Anschluß an die Preußische Ostbahn heute sehr wahrscheinlich geworden ist, und letzterer den ganzen Eisenbahn-Transit Rußlands und Polens mit dem Nordwesten von Europa zuzuführen verspricht. Die ernsten Uebelstände, welche die Denkschrift (und wir glauben mit vollem Recht) von der Einmündung der Ostbahn in die Niederschlesisch-Märkische Bahn schon vorhersah, als die erstere bloß den preußischen Verkehr zu vermitteln die Aussicht hatte, würden demnach heute noch in einem sehr hohen Maaße gesteigert werden. — Die Denkschrift erwähnt ferner nicht, daß der Niederschlesisch-Märkische Bahnhof zu Berlin, welcher, im Falle der Leitung der Ostbahn auf Frankfurt, für diese mitzudienen hätte, da seine ursprüngliche Anlage für diese neue Bestimmung nicht mitberechnet war, dann nicht allein sehr eng sein würde; sondern daß derselbe auch von der Königsbrücke, als dem anzunehmenden Mittelpunkte des Verkehrs von Berlin, 100 Ruthen weiter entfernt liegt, als die innerhalb des Landsberger Thores sich vorfindende, für den Bahnhof der direkt von Küstrin nach Berlin geführten Ostbahn, sehr geeignete Lokalität, was für

Digitized by Google

die Bequemlichkeit der durch die Ostbahn von und nach Berlin beförderten Reisenden und Waaren-Transporte doch ein zu berücksichtigender Umstand bleiben dürfte.

Auf alle diese, wahrlich sehr erhebliche, gegen die Leitung der Ostbahn auf Frankfurt sprechende Gründe enthält die ministerielle Denkschrift vom 29sten August 1849 nur eine Erwiederung. Es würde nämlich der Bau von Küstrin auf Frankfurt, im Vergleiche mit dem direkten Baue von Küstrin nach Berlin, 1,174,326 Thlr. weniger kosten, die indeß kein verlornes todtes Kapital wären, sondern nach den Anführungen der Denkschrift selbst, wegen der Nähe der betreffenden Bahnstrecke an der Hauptstadt und aus anderen Gründen, eine ganz gute Rente zu liefern versprächen.

Also der Auslage dieser verhältnißmäßig unbedeutenden Summe wegen sollte die Hauptbahn des Staats, der wichtigste Theil der großen Vertebral-Eisenbahnlinie desselben, nach der eigenen Angabe des Königlichen Handels-Ministers, unvollständig ausgeführt werden, und gerade in ihrem wichtigsten Theile, in deren Anschlusse an die Hauptstadt, während der Staat mit den freigebigsten Händen für folgende, dem Eisenbahn-Netze von 1842 völlig fremde provinzielle Verbindungsbahnen seit dem Jahre 1848 die untenstehenden Summen direkt verwendet, oder (was in der Sache ohngefähr aufs nämliche herausläuft) in der Verzinsung garantirt hat:

In Westphalen und der Rheinprovinz:

1) Für die Westphälische Verbindungsbahn	7,500,000 Thlr.
2) Für die Saarbrücker Bahn nebst Zweigbahnen	3,200,000 "
3) Für die Aachen-Düsseldorfer Bahn . .	4,000,000 "
4) Für die Ruhrort-Crefelder Kreis Gladbacher Bahn	1,500,000 "

Digitized by Google

5) Für die Verbindungsbahnen mit den Hannöverschen Bahnen circa . . . . 3,000,000 Thlr.

In dem östlichen Theil des Staats:

Nichts.

Wir beschränken uns darauf die Thatsachen festzustellen, und enthalten uns aller dabei sich etwa aufdringender Reflexionen. Wir bemerken bloß, daß 4½ Millionen der Kern-Bevölkerung des Preußischen Staats, von denen ⅛tel keine andere Eisenbahn-Verbindung besitzen, bei der möglichst vollkommenen Ausführung der Ostbahn sich betheiligt befinden. — Hat man in England und Frankreich, wo doch die Hauptbahnen durchgehends Doppel-Geleise besitzen, dennoch jemals die Idee gefaßt, von der Hauptstadt aus zwei Hauptlinien etliche Meilen auf gemeinsamen Schienen fortlaufen zu lassen, um dadurch, auf Kosten des Betriebes, eine kleine Gelderspärung zu verwirklichen?

„Aber", sagt man vielleicht, „man könnte ja für den Zweck „der Minderung der angeregten Uebelstände, von Frankfurt „nach Berlin ein Doppelgeleise legen, und den Niederschlesisch-„Märkischen Bahnhof zu Berlin den neuen Verhältnissen ent-„sprechend umbauen und vergrößern." — Was würde aber, nach Anwendung dieser Palliative von den 1,174,326 Thlr. übrig bleiben? Geld kaum. Aber der Umweg von 2⅞ Meilen, den man der Hauptbahn des Staates machen ließe, bliebe unverändert.

Um einen ganz gleichen Umweg von 2⅞ Meilen in der bereits über Cöln bestehenden Eisenbahn-Verbindung von Düsseldorf mit Aachen zu vermeiden, nahm man 1850 keinen Anstand, der direkt von Düsseldorf nach Aachen zu führenden Bahn die Garantie des Staats, für die Verzinsung eines Bau-Capitals von 4 Millionen Thaler, zu gewähren.

Digitized by Google

Weiter wird man vielleicht einwenden: „Das Eisenbahn-„netz von 1842 habe den Anschluß der Ostbahn an eine der „auf die Oder ausmündenden Bahnen ausgesprochen.“ — Aber 1842 hatte man über den Betrieb der Eisenbahnen nur noch wenige Erfahrungen und unvollkommenere Ansichten wie heute. Die Erfahrung hat seitdem gelehrt, welche Uebelstände aus dem Zusammenwerfen von Hauptbahnen entstehen. Hat man nicht bald die Nothwendigkeit einer direkten Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Magdeburg gefühlt, statt diese Verbindung länger durch die Anhalt-Cöthener und Leipzig-Magdeburger Bahnen vermitteln zu lassen? Schon 1847 fühlte der sehr zahlreiche, für den Bau der Ostbahn niedergesetzte Ausschuß des vereinigten Landtages so lebhaft die Uebelstände der Führung derselben über Frankfurt, daß er einstimmig, durch seinen Berichterstatter von Manteuffel II., den direkten Bau von Küstrin nach Berlin beantragte. Die Versammlung billigte diesen Antrag, gelangte aber aus bekannten Gründen darüber zu keinem förmlichen Beschlusse, was inzwischen über eben diesen Punkt, durch die Versammlung zur Vereinbarung der Verfassung geschah. Auch neigten sich offenbar die Königlichen Handels- und Finanz-Minister 1849 zum direkten Baue von Küstrin nach Berlin hin, der auch schon auf der Bahnkarte ausgezeichnet war, die bei Eröffnung der Ostbahn-Strecke von Kreuz bis Bromberg Sr. Majestät dem Könige vom Handels-Ministerium überreicht wurde. Sollte denn der Buchstabe des Eisenbahnnetzes von 1842 nur da unantastbar sein, wo die Ostbahn dabei betheiligt ist? während wir oben gesehen haben, in welcher Ausdehnung er gebeugt wurde, wo es sich von den Interessen der westlichen Provinzen handelte.

„Aber“, wird man schließlich vielleicht hervorheben, „eine

Digitized by Google

„direkte Verbindung der Ostbahn mit der Niederschlesisch-„Märkischen Bahn zwischen Küstrin und Frankfurt, wo sie sich „auf 4 Meilen einander nähern, ist sehr wünschenswerth, und „diese Verbindung wird zugleich durch den Bau auf Frank-„furt mit erzielt." Niemand wird bestreiten, daß eine Ver-bindungsbahn zwischen Küstrin und Frankfurt wünschenswerth ist. Warum sollte aber auch nicht einmal eine Verbindungs-bahn von 4 Meilen, die nicht auf dem Eisenbahn-Netze von 1842 vorhanden ist, den alten Stamm-Provinzen des Staats zu Gute kommen können, nachdem, wie wir oben sahen, die westlichen Provinzen so überreichlich mit solchen, nicht auf dem gedachten Eisenbahn-Netze vorhandenen Verbindungsbahnen auf Staats-Kosten, bedacht worden sind? Und will man nicht heute noch Posen, statt eines Anschlusses an die Niederschle-sische Linie, den ihm das Eisenbahnnetz von 1842 zubilligt, deren zwei geben, von denen der zweite wohl kaum die Wichtigkeit der Linie zwischen Küstrin und Frankfurt haben dürfte?

Die Frage, ob die Ostbahn direkt von Küstrin nach Ber-lin, oder mit dem Umwege über Frankfurt, und mit Einmün-dung in die Niederschlesische Linie zu bauen wäre? dürfte als entschieden von dem Augenblicke an zu betrachten sein, wo dieselbe einer gründlichen allseitigen Erörterung unterworfen worden wäre. Sollte sie aber dennoch irgend zweifelhaft er-scheinen, so dürften die militairischen Rücksichten schließlich je-den Zweifel zu heben geeignet sein.

Es liegt nämlich in der Natur der Verhältnisse, daß gerade die Ostbahn voraussichtlich in den Fall kommen wird, sehr große Truppen-Massen und bedeutende Anhäufungen von Armee-Material und Armee-Verpflegungs-Gegenständen rasch befördern zu müssen. Welcher Einfluß würde aber auf diese

Digitized by Google

Transporte dadurch ausgeübt werden, wenn man die Ostbahn in die Niederschlesisch-Märkische Bahn fallen ließe, die, möglicher- ja wahrscheinlicher Weise dann ihrerseits gleichzeitig bedeutende Militair-Transporte zu befördern haben möchte, vorzüglich wenn man diesen beiden Bahnen nur einen gemeinsamen Bahnhof zu Berlin anwiese.

Zur Beurtheilung dieser militairischen Rücksichten, die hier nicht bloß die obligate Phrase bei der Empfehlung jeder, selbst der unmilitairischesten Bahn, sondern sehr ernst sind, ist eine spezielle technische Behörde, der Königliche Generalstab, vorhanden. Sein Urtheil, und nur sein Urtheil allein, dürften in dieser Beziehung als wirklich maßgebend zu betrachten sein. Wahrscheinlich würde der Königliche Generalstab, bei der Feststellung seines desfallsigen Gutachtens wesentlich die unangenehmen Erfahrungen berücksichtigen, welche die Kaiserlich-Oesterreichische Regierung, bei den bedeutenden Truppen- und Armee-Material-Transporten im Jahre 1848, vorzüglich aber 1850 auf den beiden Kaisers Ferdinand- und Staats-Nordbahnen aus der Veranlassung machte, weil diese beiden Bahnen auf einer gewissen, obgleich mit einem Doppel-Geleise versehenen Strecke, vereinigt von Wien aus fortgeführt worden waren.

19 JY 59

Gedruckt bei C. Feister in Berlin.

Digitized by Google